

LOHN NACH GUTDÜNKEN

Text | Jan Bergrath

Turnusmäßig steigen die Tariflöhne im Transportgewerbe. Doch das Beispiel Bayern zeigt: Viele Fahrer haben nichts davon.

Erfolg in Bayern: „Die bayrische Speditions-, Transport- und Logistikbranche ist für die nächsten 21 Monate befriedet“, erklärte Anton Hirtreiter, Verhandlungsführer des ver.di-Landesbezirks Bayern, Anfang Dezember 2010. „Intensive Tarifverhandlungen zwischen ver.di und den Arbeitgeberverbänden LBS und LBT verhinderten Warnstreiks- und Streikaktionen. Am Ende wurde ein Verhandlungsergebnis über 4,1 Prozent mehr Lohn und 300 Euro Einmalzahlungen erzielt. Dieses Ergebnis kann sich in der Branche bundesweit sehen lassen. Darüber hinaus sei es gelungen, die Forderungen der Arbeitgeber nach einer Arbeitszeiterhöhung auf 40 Wochenstunden ohne entsprechenden Lohnausgleich abzuwehren.“

In der Regel gibt es alle zwei Jahre neue Tarifverhandlungen zwischen den Landesbezirken der Gewerkschaft ver.di und den zuständigen Arbeitgeberverbänden. Vor Bayern wurde sich 2010 bereits in einigen anderen Bundesländern geeinigt: In Hamburg steigt der Bruttolohn um 1,6 Prozent ab 01.01.2011 und 2,1 Prozent ab 01.01.2012; in Schleswig-Holstein gibt es zum 01.01.2011 eine Erhöhung der Entgelte in allen Entgeltgrup-

pen um insgesamt 60 Euro in zwei Stufen, zum 01.01.2011 um 25 Euro und zum 01.03.2012 um 35 Euro; in Baden-Württemberg waren es 2,1 Prozent ab Oktober 2010 sowie je 300 Euro Einmalzahlung im August 2010 und 2011 – Flächentarifverträge, die im ganzen Bundesland gelten. In Bayern im wirtschaftlichen starken Großraum München aber auch im konjunkturschwachen Grenzbezirk nach Thüringen oder Tschechien.

In der Theorie hört sich die Nachricht gut an. Für die ver.di-Landesbezirke in Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Berlin und Brandenburg, wo die Tarifverträge seit Ende 2010 gekündigt sind, gilt der bayrische Abschluss bereits als positive Richtschnur für die eigenen Verhandlungen. Doch was kommt von der erzielten Lohnerhöhung in der Praxis tatsächlich beim Lkw-Fahrer an? Nicht viel, wenn man sich die Realbedingungen in Bayern näher ansieht. „Wir haben etwa 90 000 Beschäftigte in unserer Branche“, so ver.di Fachsekretär Hans-Peter Konrad, „rund 45 000 davon sind tarifgebunden. Wie viele davon Fahrer sind, können wir nicht sagen.“

Allein das bedarf einer Erklärung: Zu den Beschäftigten der Speditions-, Transport- und Logistikbran-

che Bayerns gehören Mittelständler vor allem aber auch große systemrelevante Logistikkonzerne. Deren Mitarbeiter, darunter der gesamte Lagerbereich, sind traditionell stark gewerkschaftlich vertreten. Auf viele Lkw-Fahrer kann ver.di bei einem Organisations-

Wolfgang Anwander, Transportunternehmer, 6 Lkw, Rohrdorf

„Es gibt leider immer noch zu viel Frachtraum in Deutschland, und die Pleitewelle ist noch nicht vorbei. Gerade viele mittelständische Unternehmen sind in den letzten Jahren finanziell an ihre Substanz gegangen.“



grad von gerade mal drei bis fünf Prozent aber kaum zählen – sie profitieren nur vom Streikpotenzial der Riesen wie Schenker, DHL oder Kraftverkehr Nagel.

Grundsätzlich gilt nach dem deutschen Tarifrecht jedoch: Nur ein Lkw-Fahrer, der gewerkschaft-



Fotos | Jan Bergrath, Montage Götz Mannchen

lich vertreten ist, hat Anspruch auf den Tariflohn, und das auch nur, wenn sein Arbeitgeber selbst tarifgebunden ist oder sich in seinen Arbeitsverträgen explizit auf den geltenden Tarifvertrag bezieht. Dazu tritt ein Unternehmen einem Verband bei, in Bayern sind das der LBT (für die Transportunternehmen) und der LBS (für die Speditionen). Laut einer aktuellen Statistik des Bundesamts für Güterverkehr, BAG, gibt es in Bayern 8500 Transportunternehmen, davon 6734 im erlaubnispflichtigen Güterverkehr. 19 Prozent der Betriebe haben ein Fahrzeug, nur 14 Prozent elf bis 50 Lkw. „Etwa 20 bis 30 Prozent der bayrischen Betriebe sind Mitglied im LBT“, schätzt Transportunternehmer Wolfgang Anwander, Vizepräsident des LBT und Verhandlungsführer auf Arbeitgeberseite,

Die Schere im deutschen Transportgewerbe steht auf Spagat

Fahrern“, so Hofinger. Seine Philosophie: „Ich muss nicht alles fahren, was mir an Fracht angeboten wird. Wir haben einen sehr hohen Qualitätsstandard, und das schätzt meine Kundschaft.“

Doch in den meisten anderen westlichen Bundesländern dümpeln die realen Fahrerlöhne in der bayrischen Spanne, 1700 am Anfang der Lohnskala, 2100 bis 2400 Euro am Ende, der gekürzte Grundlohn oft nur durch Leistungsprämien ergänzt. Doch selbst für 1500 Euro sind Fahrer bereit, sich hinter

zent der Kosten entfallen auf die Löhne. Die Logistikkonzerne umgehen das Problem, indem sie zwar eine kleine Flotte mit gut bezahlten Fahrern einsetzen, sonst allerdings auf ein Heer von Subunternehmen zurückgreifen - und ihnen die Frachtpreise diktieren. Friss oder stirb. „Viele Fahrer machen das Spiel leider mit“, so Anwander. „Sie bekommen immer neue Leasingfahrzeuge, werden aber unter Tarif bezahlt. Das zieht das gesamte Preisgefüge nach unten.“

Einem nackten Mann kann man nicht in die Tasche greifen, hat Anwander im Vorfeld der Tarifverhandlungen gesagt. Nun zieht dieser markante Spruch weiter nach NRW, wo ver.di eine tabellenwirksame Erhöhung der Löhne und Gehälter um 95 Euro monatlich erreichen will, als Laufzeit werden zwölf



Frank Günther von ver.di kritisiert die Unwissenheit vieler ostdeutscher Fahrer die sich unter Wert verkaufen.



Josef Hofinger aus Roding zahlt seinen zuverlässigen Fahrern übertarifliche Löhne und es rechnet sich für ihn.

„beim LBS sind es etwas mehr.“

Doch in der Vergangenheit haben die Verbände – und das nicht nur in Bayern – immer mehr Transportunternehmen eine Mitgliedschaft ohne Tarifbindung gewährt. Wie viele es genau sind, darüber hüllt sich der LBT in Schweigen. Das bedeutet, die meisten Transportunternehmen in Bayern sind nicht an die ausgehandelten Tarifabschlüsse gebunden, sie zahlen, wie die Mehrzahl der Unternehmen in den anderen Bundesländern auch, Lohn nach Gutdünken.

Ein Rechenbeispiel: Der tarifliche Grundlohn für einen Berufskraftfahrer im Fernverkehr beträgt in Bayern 1844 Euro bei 38,5 Wochenstunden, ab der 168sten Stunde kommen 25 Prozent Überstundenzuschlag hinzu. Da laut § 21 a Arbeitszeitgesetz im Mittel nur 208 Stunden im Monat arbeiteten und lenken erlaubt ist, ergibt das einen Bruttolohn von 2396 Euro. Auf diesen Grundlohn gibt es jetzt den neuen Zuschlag – gestaffelt für zwei Jahre. „Das Spektrum der real gezahlten Fahrerlöhne liegt aber zwischen 1700 und 2300 Euro“, so Anwander.

Ausnahmen bestätigen die Regel: Josef Hofinger, Holzspediteur aus Roding mit zwölf Scantias, zahlt seine Fahrern deutlich über Tarif. „Ich habe ein zufriedenes eingespieltes Team an zuverlässigen und hoch motivierten

Steuer zu setzen. In den neuen Bundesländern liegt der Lohn nur zwischen 1200 und 1400 Euro, berichtet Frank Günther, Landesfachgruppenleiter von ver.di in Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt. „Sittenwidrige Bruttolöhne von 960 Euro im Monat sind bekannt. Meist gezahlt von den kleinen Betrieben, die in der Kette vom Konzern zum Subunternehmen ganz am Ende stehen.“

Richtige Tarife für den Transportbereich sind in den drei Bezirken kaum durchsetzbar. „Wir bekommen noch nicht einmal eine Tarifkommission aufgestellt“, bedauert Günther. Mit weitreichenden Folgen: Die oft unterbezahlten Fahrer aus dem nahen Osten spielen gerade in den angrenzenden Bundesländern wie Bayern und Hessen eine unglückliche Rolle. „Es gibt noch gute Leute aus alten Deutrans-Zeiten, die wissen, was sie wert sind. Doch der größte Teil der Fahrer, die jetzt auf den Arbeitsmarkt strömen, wissen zum Teil gar nicht, worauf sie sich einlassen. Sie hatten Probleme mit der Berufsausbildung oder wurden von der Arbeitsagentur umgeschult. Sie tummeln sich jetzt für jeden Preis im Osten wie aber auch im Westen.“

Für die tarifgebundenen Unternehmen, die jetzt wieder etwas höhere Löhne zahlen müssen, wird der Wettbewerb über den Preis deshalb noch schwieriger. Denn rund 30 Pro-

Monate genannt. Dort das gleiche Spiel: Laut BAG gibt es in NRW etwa 10 000 Transportunternehmen, der dortige Verband, der VVWL, spricht von einer Mitgliedschaft von 2800 Betrieben, darunter unter zehn Prozent ohne Tarifbindung.

Doch ein besonnenes Verbandsmitglied wie Harald Jansen aus Düren, der ebenfalls über Tarif zahlt, warnt bereits: „Es gibt einfach zu viele Unternehmen, die eine Ladung um jeden Preis fahren. Das können sie sich nur leisten, weil sie ihre Fahrer schlecht bezahlen oder ihnen deutlich mehr Arbeitszeit abverlangen, als erlaubt ist. So wird die Schere im deutschen Transportgewerbe immer weiter auseinandergehen.“

Harald Jansen, Transportunternehmer, 10 Lkw, Düren

„Wir zahlen unsere Fahrer schon lange über Tarif. Doch die meisten Unternehmen können sich eine Lohn-erhöhung gar nicht leisten. Obwohl die Lkw ausgelastet sind, bleiben die Frachtpreise im Keller.“

